Das Blatt kostet auswärts, durch die Post oder den Buchhandel bezogen, 1 Thlr. pr. Ct. vierteljährlich.

Bremer Handelsblatt

Inserate (4 Grote die Petitzeile) nehmen die Expedition in Bremen und die Buchhandlung von H. Hübner in Leipzig entgegen.

in Verbindung

mit O. Hübners Nachrichten aus dem Gebiete der Staats- und Volkswirthschaft und dessen Versicherungs-Zeitung.

№ 128. Bremen, den 24. März 1854.

☞ Unsere verehrten Leser, welche das Handelsblatt durch die Post beziehen und deren Abonnement mit diesem Monat zu Ende geht, werden ersucht, ihre Bestellungen zeitig vor dem Beginn des neuen Quartals zu erneuern, damit keine Unterbrechung in der Zusendung stattfindet.

Inhalt.

Das österreichische Geldwesen und die deutschen Münzconferenzen.

Der am 19. Februar 1853 zwischen Preußen und Oesterreich abgeschlossene Handels- und Zollvertrag schreibt Art. 19 wörtlich vor:

„Die contrahirenden Staaten werden noch im Laufe des Jahres 1853 über eine allgemeine Münzconvention in Unterhandlung treten. Schon jetzt haben sie sich dahin verständigt, daß keiner von ihnen die von ihm geprägten Münzen außer Verkehr setzen oder den von ihm denselben beigelegten Werth verringern wird, ohne einen Zeitraum von mindestens 4 Wochen zur Einlösung derselben zum bisherigen gesetzlichen Werthe festgesetzt und denselben wenigstens drei Monate vor dessen Ablaufe öffentlich bekannt gemacht und zur Kenntniß des anderen Theils gebracht zu haben. Nur beim Uebergange zum 14 Thaler- oder 24½ Guldenfuße oder zum metrischen Münzsystem bleibt es dem betreffenden Staate vorbehalten, das Werthverhältniß zu bestimmen, nach welchem er seine bisherigen Münzen einlösen oder in seinem Gebiete in Umlauf lassen will.

Nach dem Schlußprotokoll sollten die Verhandlungen in Wien stattfinden. Die Münzconferenz ist daselbst auch wirklich zusammengetreten, hat sich aber bald wieder vertagt, um die Verhandlungen durch Schriftenwechsel zu führen. Jener Vertrag wurde nun — und das ist wohl zu beachten — zunächst nur zwischen Preußen und Oesterreich abgeschlossen; in welcher Weise die übrigen deutschen Staaten an die vorgesehenen Münzverhandlungen Theil nehmen werden, darüber ist nichts bestimmt.

Formel steht Preußen allein Oesterreich gegenüber; aber materiel stehen jenem die sämmtlichen münzverbundenen Staaten zur Seite und werden als Mitcontrahenten in Betracht kommen. Daß hierdurch ein Vorgehen Preußens sehr gehemmt sein kann, wissen wir aus der Erfahrung der letzten Jahre. Fast alle allgemeinen Finanz- und Handelsangelegenheiten in Deutschland sind nun einmal in das Bereich der Politik gedrängt worden, und hieran läßt sich in der dermaligen Lage nichts ändern, man mag es auch noch so sehr beklagen.

Dagegen ist Oesterreich, der andere Contrahent, allerdings nicht gehemmt durch kleinere Staaten, welche mit mehr oder weniger Berechtigung in seine Entschließungen sich eindrängen oder dieselben paralysiren könnten, denn es würde wie unzeitiger Scherz klingen, wenn man hier die allerdings bestehende Verbindung des Kaiserstaates mit Lichtenstein und einigen kleineren italienischen Staaten erwähnen wollte.

Ist also in dieser Beziehung die Bewegung Oesterreichs freier und ungebundener als die Preußens, so stellt sich das Verhältniß gerade umgekehrt, wenn man die eigentliche Basis der Münzconferenz, das beiderseitige Münzsystem betrachtet, dessen Uebereinstimmung in irgend einer Weise erzielt werden soll.

Das Münz- und Geldwesen Preußens ist zweifellos wohlgeordnet; nicht weniger das Münzwesen der ihm verbundenen Staaten; und trotz der Verschiedenheit des 24½ Guldenfußes und des 14 Thalerfußes sind diese beiden Münfüße in eine so zweckmäßige Verbindung gebracht, als dieses nur möglich war.

Preußen hat materiel eine sehr gute Basis für eine Münzconvention und es wird ihm sicherlich nicht in den Sinn kommen, hieran zu experimentiren und Aenderungen herbeizuführen. Oesterreich aber, der andere Contrahent, hat Schwierigkeiten der ernstesten Art zu überwinden, bevor ihm nur die Möglichkeit gegeben ist, eine eigentliche Münzconvention einzugehen, Schwierigkeiten, welche jedenfalls viel bedenklicher sind, als diejenigen Preußens in politischer Beziehung. Diese Schwierigkeiten liegen in seinen Finanzverhältnissen; sie liegen darin, daß es dermalen gar keine Basis eines Münzwesens besitzt, auf welche gestützt eine Münzconvention abgeschlossen werden könnte. Wir haben schon früher die Entstehung der jetzigen Geldzustände Oesterreichs beleuchtet. In Oesterreich besteht zwar noch immer gesetzlich der 20 Guldenfuß, also 20 Gulden aus der kölnischen Mark fein Silber; aber das Metallgeld ist aus dem Kaiserstaat verschwunden, und bis jetzt ist keine sichere Aussicht vorhanden zu einer Rückkehr desselben; ein Correspondent der Augsburger Zeitung mag auch noch so viel an den österreichischen Patriotismus appelliren, daß er sich dazu herbeilassen möge, die nach Jenes Idee noch immer vergrabenen Silberzwanziger wieder hervorzuholen. Oesterreich hat leider nur Papiergeld, und zwar ein Papiergeld der schlimmsten Art, dessen Werth zu Silber beständig in starken Intervalen, wie das Barometer bei Sturm, auf und nieder schwankt. Alle Welt weiß ja, daß das österreichische Papiergeld, welches noch vor wenig Monaten wie 110 zu 120 stand, jetzt wie 90 zu 120 steht; also 25 pCt. oder ¼ weniger Werth hat wie Silber.

Kann man nun auf der Grundlage von Papiergeld und obendrein eines so schwankenden und depravirten Papiergeldes in Verhandlungen mit anderen Staaten über eine Münzconvention eintreten? Sicherlich nicht. Oesterreich muß mit absoluter Nothwendigkeit zuvor aus seiner jetzigen Papiergeld-Situation herauskommen und sich die feste Basis eines Metallgeldes wieder verschaffen.

Bei der Frage nun, ob begründete Aussicht vorhanden ist, daß Oesterreich bald wieder in den Besitz eines festen Metallgeldes gelange, kommt es auf zwei Punkte an, auf den Willen und auf die Fähigkeit. Der Wille sollte allerdings vorausgesetzt werden können, nachdem bereits so viele Versuche gemacht worden sind, um aus der Finanz- und Papiergeldkrisis herauszukommen; dennoch aber läßt sich bezweifeln, ob in Oesterreich jener volle energische Wille vorhanden ist, der das Uebel in seinem ganzen Umfang überschaut und entschlossen ist, dasselbe auch mit erheblichen Opfern abzuwenden. Oesterreichs jetzige finanzielle Lage ist nicht so bedenklich, als diejenige Preußens in 1807 ꝛc. war. Aber man erinnere sich, welche kräftige Veranstaltungen damals von Stein getroffen wurden, und wie man daselbst alle Kräfte concentrirte, um jene furchtbare Krisis mit Erfolg zu überwinden. In Oesterreich aber hat man bis jetzt mehr experimentirt als gehandelt.

Was den zweiten Punkt, die Fähigkeit Oesterreichs, seine zerrütteten Finanzen zu restauriren, anlangt, so hat man diesen stets für den bedenklichsten erklärt. Man hat gesagt: Oesterreich ist außer Stand, in seiner Noth sich zu helfen, es befinde sich auf der abschüssigen Bahn, welche zum finanziellen und staatlichen Ruin führt, ohne die Mittel zu besitzen, diesen Sturz aufzuhalten. Aber auch mit solchen scheinbar begründeten Aeußerungen der öffentlichen Meinung befinden wir uns in einigem Widerspruch. Wir behaupten: Oesterreichs wirkliche und präsente Hülfsquellen stehen durchaus nicht in einem unlöslichen Verhältniß zu seinen Bedürfnissen und zu seinen Verbindlichkeiten; sie sind durchaus nicht so verzweifelt, als sie oft dargestellt werden. Wir könnten eine Fülle statistischer Notizen zur Unterstützung unserer Behauptung anführen, wenn wir nicht die Ansicht hätten, daß in einem solchen Falle mit sogenannter Statistik Alles — und Nichts bewiesen werden könnte, und wenn nicht Schriften, die augen-

scheinlich mit österreichischer Inspiration geschrieben wurden, dieses Thema dem einsichtigen Publikum schon allzu bedenklich gemacht hätten. Jedenfalls ist mit jenen Schriften ein schlechter Dienst geleistet worden, denn sie haben geradezu eine entgegengesetzte Wirkung gehabt, als beabsichtigt war. Auf die Ansicht des Publikums konnte es nur einen sehr ungünstigen Einfluß äußern, wenn zuerst mit halbofficiellem Pathos das Vorhandensein glänzender finanzieller Mittel angekündigt wurde und nachher alle genommenen Anläufe erfolglos blieben. Oesterreichs Einnahmequellen stehen durchaus nicht in einem unlöslichen Mißverhältniß zu seinen nothwendigen Ausgaben; sein Finanzhaushalt ist beispielsweise materiel jedenfalls nicht ungünstiger als derjenige Frankreichs. Er ist nur derangirt, aber er ist in Wirklichkeit nicht so beschaffen, daß man verzweifeln müßte, die Ordnung der Einnahmen und der Ausgaben wieder hergestellt zu sehen. Oesterreich **muß** aus seiner Finanzkrisis und vor Allem aus seiner Papiergeld-Calamität herauskommen. Die Mittel hierzu fehlen nicht absolut, und es **kann** herauskommen, wenn nur **ernster** Wille vorhanden ist. Wenn irgendwo, so ist hier das Sprichwort des alten österreichischen Patrioten noch eine Wahrheit: **Oesterreich über Alles, wenn es nur will.**"

In Oesterreich ist es freilich nicht der Finanzminister, welcher die Finanzen in Ordnung bringen kann; sondern die gesammte Staatsverwaltung, die innere und die äußere Politik muß unverrückt, und mit Anwendung aller Kräfte, auf dieses Ziel hinarbeiten, wenn ein genügendes Resultat erlangt werden soll. Oesterreich möge sich nur gewissen anderen Einflüssen ebenso entziehen, wie es im Begriffe zu sein scheint, den russischen Einwirungen ein Ziel zu setzen; es stelle sich nur auf die eigne feste Basis seiner **wirklichen** Interessen — und es wird ihm sicherlich gelingen.

Betrachten wir uns die Valuta-Angelegenheit, auf welche es vorliegend hauptsächlich ankommt, einmal etwas näher: Papier stand zu Silber noch im vorigen Jahr wie 110 zu 120, jetzt steht es wie 90 zu 120 und die letzten Anordnungen, welche zunächst darauf hinauslaufen, an die Stelle des **zweifachen** Papiergeldes, Staatspapiergeld und Banknoten, nur **ein** Papiergeld, Banknoten, herzustellen, haben bis jetzt eine Verbesserung dieses Zustandes nicht bewirkt. Es ist auch gar nicht abzusehen, wie jene Anordnung an sich den beabsichtigten Zweck erreichen könne, falls nicht noch weitere Maßregeln hinzutreten. Im Gegentheil sehen wir das erstrebte Ziel nur noch weiter hinausgerückt und die unglückliche Verkettung der Staatsfinanzen mit den Interessen der Bank zu einem immer mehr unlöslichen Knoten verschlungen. In Oesterreich circulirten bis vor kurzem nahe an 150 Millionen fl. Staatspapiergeld und 188 Mill. fl. Banknoten. Der Staat hatte jedenfalls zunächst nur für sein Papiergeld zu sorgen, nämlich für jene 150 Mill. fl. Staatspapiergeld, und sobald diese regulirt waren, konnte es keine Schwierigkeiten haben, die Bank zur schuldigen Einlösung ihrer Noten — 188 Mill. fl. — mittelst Metallgeld anzustrengen. Die Regulirung des Staatspapiergeldes anlangend, — 150 Mill. fl. — so wissen wir, daß als Regel $1/3$ von der Gesammtsumme an Papier als Baarvorrath vollkommen ausreicht, um das Papier jederzeit einlösen und den Pari-Cours desselben erhalten zu können. Nehmen wir aber an, in Oesterreich seien wegen seiner abnormen Verhältnisse dermalen $2/3$ der Papiermenge, also 100 Mill. fl. Metallgeld, erforderlich gewesen, so würde mit dieser Summe, welche einen Zinsenaufwand von jährlich 5 Mill. fl., à 5 pCt. gerechnet, erheischt, die Metallgeldcirculation und der Paristand des Papiergeldes haben herbeigeführt werden können. Diese Summe sollte doch wohl für einen Staat wie Oesterreich, welcher im Jahre 1850 bei 191 Mill. fl. Jahreseinkünften allein für seine Militair 124 Mill. fl. ausgegeben hat, kein so unerschwinglicher Aufwand sein! Die Bank hingegen konnte, sobald das Staatspapiergeld regulirt war, unbedenklich angehalten werden, ihre Noten jederzeit in Metallgeld al pari einzulösen. Das war ihre Sache und ihre zweifellose Schuldigkeit. Aber freilich hätte diese Maßregel vorausgesetzt, daß Oesterreich sein jetziges Münzwesen zuvor geordnet hätte, da das Metallgeld sonst dem Einschmelzen und dem Ausströmen ins Ausland allzusehr ausgesetzt geblieben wäre, wie dieses bereits in Nr. 115 des Handelsblatts nachgewiesen wurde. Es würde ferner vorausgesetzt haben, daß man kein Bedenken getragen hätte, die Bank, deren brillante Verhältnisse, was die Dividenden anlangt, mit der Noth der Staatskasse seltsam contrastirt, zur Noteneinlösung al pari zu nöthigen.

Wir führen dieses nur an, um zu zeigen, daß es keineswegs an Mitteln fehlte, und zwar an ganz einfachen klaren Mitteln, um die Valuta-angelegenheit, die nur einen Theil der österreichischen Finanzcalamität bildet, zu reguliren. Nach der neuesten Procedur scheint uns aber die Erreichun[g] dieses Zieles ferner und schwieriger als je vorher; hauptsächlich deßhalb weil nunmehr die **Privatinteressen der Bank** mit den **öffentlichen Interessen des Staates** noch mehr collidiren und auch in der Zukunft ein direktes Vorschreiten hindern.*)

Kehren wir hiernach zu unserem Ausgangspunkt, zu der **Betrachtung des Erfolges, welchen die begonnenen Münzconferenzen haben können**, zurück, so läßt sich unter den vorliegenden Umständen gar nicht absehen, wie dieselben zu einem erheblichen Resultat führen sollen. Bevor das österreichische Geld- und Münzwesen geordnet ist, lassen sich nicht einmal Vorschläge machen, in welcher Weise das Zustandekommen einer Münzconvention zu erstreben sei. Man kann nicht Silber gegen Papiergeld durch eine Münzconvention valviren, noch weniger aber gegen ein Papiergeld, welches nicht einmal einen festen Werth besitzt. Deutschland und Preußen haben Silber; es muß also Oesterreich auch zunächst wieder in den Besitz von Silbergeld gelangen, wenn die eine Silberwährung gegen die andere Silberwährung in ein bestimmtes Münzverhältniß gebracht werden soll.

Nur einige wenige, aber darum nicht unwichtige Punkte sind, über welche schon jetzt eine Verständigung möglich sein würde. Wir rechnen dahin erstlich, die Einführung einer **gemeinsamen Handels-Goldmünze** in den münzverbundenen Ländern, jedoch ohne festen Cours und ohne die Eigenschaften eines gesetzlichen Zahlmittels, wie dieses bereits in Nr. 122 des Handelsblattes hervorgehoben wurde.

Es gehört zweitens dahin eine Vereinbarung über **Staatspapiergeld**, über **Banknoten** rc., und zwar sowohl hinsichtlich des Umfanges und der Art der Ausgabe, als hinsichtlich der gegenseitigen Annahme. Dieser Punkt dürfte für die Münzconvention von besonderer Wichtigkeit sein denn die übermäßige Verausgabung von Papiergeld kann ja das gesammte Geld- und Münzwesen vollständig untergraben, wie dieses leider allzuviele Beispiele zeigen. Es liegt dieses so sehr auf der Hand, daß die Feststellung gewisser beschränkender Normen für die Verausgabung von Papiergeld, ein dringendes Bedürfniß geworden ist.

Drittens würde hier noch in Betracht kommen die Vereinbarung gewisser enger Grenzen für die Ausmünzung und Verbreitung der **Scheidemünzen**; insbesondere solcher Scheidemünzen, welche, wie dies fast überall geschieht, zu einem höheren Münzfuß ausgeprägt werden.

Dieses dürften aber auch die einzigen Gegenstände sein, über welche schon jetzt allgemeine Grundsätze für eine Münzconvention vereinbart werden könnten, während der endliche und eigentliche Abschluß einer solchen von der Herstellung der klingenden Metallgeldcirculation in Oesterreich und des Paristandes des Papiergeldes abhängig bleiben muß.

Die Vorschuß- oder Darlehnskassen Berlins.

Das Bedürfniß, kleine Kapitale den mit beschränkten Mitteln arbeitenden Gewerbetreibenden zuzuführen und ihnen die Rückzahlung derselben zu erleichtern, hat in der jüngsten Zeit die Begründung oder richtiger die weitere Verbreitung der Darlehnskassen erzeugt. Denn ähnliche oder ganz gleichartige Einrichtungen, wie die jetzigen Vorschußkassen, bestanden in der Nähe und Ferne bereits vor dem Jahre 1848, dem man bisweilen wohl den Ursprung derselben zuschreibt. In Berlin selbst war schon zu Anfang des Jahres 1846 eine Kasse der Art begründet, welche ziemlich genau nach denselben Grundsätzen angelegt und verwaltet wurde, wie die im Jahre 1848 und später eingerichteten Vorschußkassen, was aus dem im April 1846 festgestellten Statut des Vorschußvereins für Mitglieder der israelitischen Gemeinde in Berlin nachzuweisen ist. Aber auch an andern Orten Deutschlands bestanden ähnliche Einrichtungen seit längerer Zeit, wie z. B. in Nürnberg die Leih- und Unterstützungskasse für unbemittelte Gewerbsleute seit dem Jahre 1792, welche unter entsprechender Bürgschaft unverzinsliche Darlehen ausleiht und in den Jahren 1840 – 50 eine Summe von 121,450 fl. umgesetzt und dabei nur 126 fl. Verlust gehabt hat. Es fehlte somit nicht an Vorbild und Beispiel, als die Zeit der Noth gekommen war, und, von dieser gedrängt, sich die entsprechenden Kräfte einigten, um die Mittel zu beschaffen zu einem für das **volkswirthschaftliche Interesse** bedeutsamen Fortschritte. Denn welche Ursachen auch bei der Begründung dieser Vorschußkassen mitgewirkt haben, welche Mittel in Anwendung gekommen, welche Ziele ins Auge gefaßt worden sein und bis in die Gegenwart sich bethätigen mögen, immerhin wird nur allein das volkswirthschaftliche Interesse ihnen eine tiefere Begründung und dauerhafte Existenz gewähren können. Für diese Ansicht sprechen die bisher gemachten Erfahrungen. Als die Noth des Jahres 1848 gleichsam eine Concurrenz in hilfreichen Leistungen erzeugt, wenn nicht erzwungen hatte, erwies sich auch wieder, ein wie fruchtbarer Boden die Stadt Berlin für die Werke mildthätiger Theilnahme ist. Fa[st] jeder Bezirk dieser Hauptstadt einigte sich zu einer solchen Darlehns-, Vorschuß- oder Hülfskasse, oder wie sonst die Einrichtung genannt wurde. Das Resultat dieser theilnahmsvollen Erhebung der Gemüther waren 10[2] solcher Vereine, indem nur in 10 Stadtbezirken keine Einrichtungen der Art getroffen wurden, und in 25 Bezirken doppelte Vereine bestanden, was viel-

---

*) Ein Herr aus Schwerin, der behauptet, bei einem ehemaligen portugiesischen Finanzminister tiefe Studien über das Finanzwesen gemacht zu haben, trägt seit einiger Zeit in Zeitungen, offenen Briefen rc. ein Arkanum gegen die österreichische Valuta-Krankheit hausiren, ohne es an den Mann bringen zu können. Die Geheimnißthuerei erweckt kein sonderliches Zutrauen; inzwischen ist es doch möglich, daß, wo so viele Behandlungsweisen, die zur Genesung führen, klar vorgezeichnet sind, Jemand noch eine neue entdeckt. Wir wollen daher die Wirksamkeit des angebotenen Wundertrankes, ehe uns zu seiner Analyse Gelegenheit geworden, nicht leugnen, das aber sagen wir schon jetzt mit voller Bestimmtheit, **helfen** kann das Mittel, insofern es nicht in einer Plusmacherei besteht, **nur**, wenn es darauf hinausläuft, die paraten Mittel der Einnahmen zu vergrößern und den Bedürfnißstand der Ausgaben zu verringern. Homöopathische Pulverchen sind nicht im Stande, die österreichische Valuta-Schwindsucht zu heilen.

leicht aus politischen Differenzen erklärt werden kann. Nachdem Berlin einen so mächtigen Antrieb für die Herstellung von Vorschußkassen gegeben hatte, konnte die Nachfolge anderer Städte nicht ausbleiben, bei denen die gegenwärtigen Verhältnisse zwischen Arbeit und Capital ein ähnliches Bedürfniß herausgestellt hatten. Wir finden daher, daß theils früher, theils später solche Vorschußkassen ins Leben traten zu Breslau, Trier, Posen, Erfurt, Grünberg, Mannheim, Chemnitz, Heilbron, Prag, Hamburg u. s. w.

In der Zeit und der Art des Entstehens dieser Kassen liegen ausreichende Gründe zur Erklärung, weshalb sie, ungeachtet ihres gemeinschaftlichen Ursprungs, in der Verfolgung ihres Zweckes verschiedene Bahnen einschlugen, die Einen sich in engern Kreisen zu erhalten suchten, die Andern eine umfassendere Wirksamkeit auf dem Gebiete sozialer Theorie zu entwickeln bemüht waren. Indem fast alle diese Kassen, durch milde Beiträge begründet, bei ihrem Entstehen und auch theilweise noch im spätern Verlaufe ihrer Thätigkeit an dem Princip festhielten, Darlehen zinsfrei zu ertheilen, hatten sie sich der Gefahr ausgesetzt, über kurz oder lang an das Ende ihrer Wirksamkeit zu gelangen, wenn die milden Beiträge, durch welche sie existirten, aufhörten und ihre Kassenbestände durch unvermeidliche Ausfälle des Geschäfts immer mehr verringert wurden. Die Aussicht auf eine solche gefährdete Zukunft der Kassen, welche sich in wiederholten Klagen über verringerte Theilnahme der beitragenden Mitglieder und die vermehrten Ansprüche an die Kassen äußerte, bestimmte diesen und jenen Vorschußverein in seinen Statuten die Veränderung vorzunehmen, daß er seine bisher zinsfreien Darlehen in verzinsliche umwandelte. Die Frage, wie viele Vorschußkassen zu Berlin im Laufe der letzten Jahre eine solche Umwandlung vorgenommen haben, kann bei dem Mangel eines über alle Kassen sich erstreckenden Materials nicht beantwortet werden. Jedenfalls haben aber solche Kassen, welche nur verzinsliche Darlehen ausleihen, einen festen volkswirthschaftlichen Boden betreten, und sich von der ursprünglichen, immerhin noch mit der Armenpflege nahe verwandten Aufgabe der ursprünglichen Vereine entfernt. In dieser Verwandtschaft aber muß nothwendig ein bedeutendes Hinderniß für die nachhaltige Wirksamkeit der Vorschußkassen auch von Seiten derjenigen liegen, die in ihrer Benutzung sich beengt fühlen, weil sie als wirthschaftliche Männer nicht um eine Wohlthat ansprechen mögen. Dieß ist jedenfalls ein Punkt, welcher die strengste Beachtung verdient. Die Vorschußkassen als solche müssen sich von jeder Vermengung mit der Armenpflege frei zu bewahren bemüht sein; ihr Zweck ist, um es kurz auszudrücken, den selbstthätigen kleinern Gewerbtreibenden vor der Verarmung schützen zu helfen, ihm die Mittel bereit zu halten, um sich durch ungünstige Zeitverhältnisse hindurch zu arbeiten, und sich nach Umständen mit Hülfe der ihm vorgeschossenen kleinen Capitale eine gesicherte Lebenslage zu verschaffen. In der Durchführung dieser Aufgabe ist nach unserer Ueberzeugung auch die gesicherte Zukunft der Vorschußkassen enthalten. Zur Vermehrung ihrer Mittel, um einer solchen Aufgabe gewachsen zu sein, haben bereits einige Kassen die Einrichtung getroffen, daß sie Ersparnisse von Bezirksgenossen annehmen, diese zu niedrigeren Procenten verzinsen, als wofür sie ihre Darlehen ausleihen, und auf diese Weise nach zwei Seiten hin vortheilhaft wirken. Daß sich bei sorgfältiger und wirthschaftlicher Verwaltung der Kassen auf diese Weise ihr Capitalvermögen vermehren muß, liegt auf der Hand, und es ist gewiß nicht eine unbegründete Hoffnung, wenn wir annehmen, daß einst diese Kassen mit einem Theile ihrer Zinserträgnisse die Mittel zur Errichtung von Anstalten, wie sie gegenwärtig so häufig besprochen werden, für die Versorgung von Invaliden aus dem Stande der verschiedenen Gewerbtreibenden beitragen könnten.

Wenden wir uns nun aber von einer solchen, der Zukunft anheimgestellten Thätigkeit der Vorschußkassen zur Gegenwart derselben zurück, so ist schon vorhin erwähnt, daß über die jetzige Thätigkeit eine annähernd übersichtliche Kenntniß schwer zu erlangen sein dürfte. Denn so häufig sich auch die Klagen in den zur Oeffentlichkeit gelangenden kurzen Berichten einzelner Kassen wiederholen, daß es im Interesse aller Kassen wünschenswerth und nothwendig wären, wenn eine allgemeine und gegenseitige Theilnahme unter ihnen angebahnt und vermittelt würde, so steht diesem ausgesprochenen Bedürfniß doch die uns von zuverlässiger Seite mitgetheilte Erfahrung gegenüber, daß auf die vor einiger Zeit hier veröffentlichte Aufforderung an die Vorstände der Darlehnskassen, behufs einer statistischen Zusammenstellung, die Berichte über die Wirksamkeit ihrer Kassen während des Jahres 1853 zu übersenden, nur 5 bis 6 solcher Berichte eingegangen sind. Eine solche Erfahrung berechtigt doch vielleicht zu der Annahme, daß die oft wiederholten Wünsche, die Vorschußkassen möchten eine größere Annäherung erstreben, in ihrer Durchführung nicht bloß mit äußern, sondern auch mit innern Hindernissen mannichfacher Art umgeben sein dürften. Um aber dennoch so viel als möglich zur Verbreitung der Kenntniß über das Vorschußwesen in unserer Stadt beizutragen und dadurch vielleicht einer weitern Entwicklung dieser Angelegenheit zu dienen, führen wir nachstehende Data an. Von den im Laufe der Jahre 1848 und 1849 als vorhanden bezeichneten 102 Vereinen, welche sich zu Vorschuß- oder Dahrlehnskassen constituirt hatten, haben in den letzten 2 bis 3 Jahren nach uns vorliegenden Materialien nur noch 25 öffentliche Rechenschaft über ihre Wirksamkeit abgelegt, was selbstverständlich nicht die Behauptung einschließen soll, daß überhaupt von jenen 102 Vereinen gegenwärtig nicht mehr als 25 existirten. Jedenfalls aber bleibt es auch fraglich, ob die 25 Vorschußkassen, von denen mehrere nur bis zum Jahre 1850 und 1851 Berichte veröffentlicht haben, auch heutzutage noch bestehen. Unter ihnen haben die Vorschußkassen der Stadtbezirke 74 a, b, c, 48 a, b, c, d, und 102 a, b, die ausgebreitetste Thätigkeit entwickelt, was sich zum Theil wohl durch die Ausdehnung ihres Terrains erklären läßt; sie haben im letztverflossenen Jahre an Vorschüssen ausgeliehen, die Summen von resp. 3839, 3581, und 2935 Thlr. Dürfte man einen solchen Umsatz im mittlern Durchschnitt von 3000 Thlr., für jede der 25 Vorschußkassen, von denen Berichte vorliegen, annehmen, so gäbe dies eine jährliche Summe von 75,000 Thlr. und vorausgesetzt, daß in Berlin noch jene ursprünglichen Vereine der Art beständen, jeder mit einem ähnlichen Umsatz, das sehr beträchtliche Capital von 300,000 Thlr., welches im Laufe eines Jahres den kleinen Gewerbtreibenden als Vorschuß zugewendet wäre. In der Wirklichkeit sind nun aber die von den 25 Kassen umgesetzten Gelder hinter der angenommenen Summe von 75,000 Thlr. um ein bedeutendes zurückgeblieben; man darf sie, immer vorausgesetzt, daß die 25 Kassen noch im Jahre 1853 mit demselben Vermögen wie 1851 und 1852 operirten, nur auf etwa 30,000 Thlr. veranschlagen, indem einzelne Kassen nur einen Umsatz von 2—300 Thlr., die meisten aber über 500 Thlr., und andere wieder über 1000 Thlr. hatten. Wäre die ursprünglich von mehr als 100 solcher Kassen begonnene Thätigkeit mit gleicher Ausdauer fortgeschritten, wie in den angegebenen 25, so dürfte man zur Annahme berechtigt sein, daß sie insgesammt einen jährlichen Umsatz an Vorschüssen von 120,000 Thlr. bewirkt hätten, was in seiner großen Bedeutung erst gewürdigt werden kann, wenn man in Erwägung zieht, daß die einzelnen Vorschüsse im Durchschnitt nur etwa 20 Thlr. betragen haben, eine Summe welche zur bessern Betreibung seines Geschäfts für den kleinern Gewerbtreibenden in der Regel ausreicht, und daß auf diese Weise also im Jahre 6000 solcher Geschäftsleute, was durchschnittlich 6000 Familien bedeutet, die Mittel zur Besserung ihrer Verhältnisse bereitet waren. Daß aber im mittlern Durchschnitt die Vorschüsse nur 20 Thlr. betrugen, dafür sprechen sowohl die Verzeichnisse der Vorschußsummen in den einzelnen Berichten als auch die statutenmäßigen Bestimmungen einzelner Vereine, welche nur bis auf Summen von 20 Thlrn. ausleihen, wie die Kassen der Stadtbezirke 51, 53, 62, während andere Kassen nur bis 25 Thlr. gehen, und nur wenige bis 50, die Kasse der Stadtbezirke 48 a, b, c, d aber bis 100 Thlr. Vorschuß gewährt. In der Regel aber erreichen, wie schon bemerkt, die beanspruchten und ertheilten Vorschüsse bei den meisten Kassen nur die Höhe von 20 Thlr., wonach sich bemessen läßt, daß an der gesammten Umsatzsumme von etwa 30,000 Thlr. für das Jahr 1853 immerhin zwischen 13 und 1400 Personen sich betheiligt haben. Da sich annehmen läßt, daß in der Regel solche Personen, denen Vorschüsse gewährt werden, als selbstständige Gewerbtreibende auch Familienväter sind, so erstreckt sich die Operation der Vorschußkassen schon in den fraglichen 25 Bezirken vielleicht über einen eben so großen Bruchtheil der gesammten Bevölkerung Berlins, wie die Armenpflege der ganzen Stadt, hinsichtlich der Almosen-Empfänger, die in der Regel allein dastehende Personen sind; denn im Jahre 1852 zählte Berlin 7351 solcher Almosen-Empfänger, welche mit 205,340 Thlr. unterstützt und verpflegt wurden. Aus dieser Vergleichung zweier fast gänzlich verschiedenartiger Gebiete ergiebt sich offenkundig der bedeutsame Einfluß und Umfang der Vorschußkassen; indem sie in 25 Bezirken schon durch ihre Thätigkeit auf einen fast eben so großen Kreis der Bevölkerung einen produktiven Einfluß üben, wie die gesammte Armenpflege Almosen-Empfänger zu ernähren hat. Während die letztere, je weiter sie sich auszudehnen veranlaßt wird, in immer größern Volksschichten das Streben nach Selbsthilfe, den wirthschaftlichen Sinn und die gemeinschaftliche Wohlfahrt hemmen und niederhalten muß, entwickeln die Vorschußkassen, wenn sie die früherhin angedeutete Stellung einnehmen, gerade diese Eigenschaften und Richtungen im Volksleben; so daß eine Erhöhung ihrer Thätigkeit in der angegebenen Richtung als ein Gebot volkswirthschaftlicher Nothwendigkeit erscheint, dessen Erfüllung zum Wohlergehen der Einzelnen und damit der ganzen Commune einen wichtigen und wesentlichen Beitrag zu liefern vollkommen im Stande ist. Um zu diesem Ziele zu gelangen, ist aber eine erste und unabweisbare Bedingung, daß die Vorschußkassen, wie der Wunsch seit längerer Zeit schon so oft und nachdrücklich aus ihrer eigenen Mitte ausgesprochen ist, den Entschluß zu einer gegenseitigen Annäherung fassen und ausführen. —

Die Bedeutung der Veränderung des Schienengeleises der badischen Bahn für den rechtsrheinischen Handelszug von Norden nach Süden.

Der Handelszug von Norden nach Süden, soweit er das westliche Deutschland berührt, wird durch mehrere Straßen vermittelt. Die eine, von Havre nach Basel, berührt Deutschland negativ, das heißt, sie entzieht ihm Transporte, weil die anderen noch nicht vollständig hergestellt sind, oder noch durch Lasten verkümmert werden. Die Vortheile, welche Havre durch seine Lage am offenen Meere, ohne Sund oder Kanal, vor den östlicheren Häfen voraus hat, werden durch die Thätigkeit seiner Handelsleute benutzt,

und durch die Sorge der Regierung wie der Eisenbahngesellschaften für schnelle und leichte Versendungen erhöht. Die Auswanderer, welche seit mehreren Wochen schaarenweise aufbrechen, drängen sich in Straßburg, von wo sie zu äußerst billigen Preisen (30 Frs. = 7 Thlr. Ld'or.) in zwei Tagen nach Havre geschafft werden, ohne unterwegs Geld auszugeben, da sie von den mitgenommenen Vorräthen zehren. In der zweiten Hälfte Februar wurden 5000 Köpfe auf diesem Wege befördert und für den März sind 12,000 angekündigt.*) Die deutschen linksrheinischen Schienenwege, welche bei dem Verkehre von Norden nach Süden in Betracht kommen, zeigen noch große Lücken, die in der nächsten Zeit, selbst wenn Friede bleibt, nur theilweise ausgefüllt werden dürften. Die nächste Aussicht hat die Strecke zwischen Neustadt an der Haardt in der bairischen Rheinpfalz, nach dem französischen Grenzorte Weissenburg, und von dort nach Straßburg. Ist diese Strecke hergestellt, was in zwei bis drei Jahren erwartet wird, dann ist Mainz mit Basel verbunden. In diese Verbindung werden die belgischen Bahnen durch die Fortsetzung von Namur über Luxemburg und Trier nach Saarbrücken eintreten, wenn sie nicht durch Anstände auf preußischem Gebiete genöthigt werden, den Anschluß auf französischem zu suchen. Diese zweite linksrheinische Straße von Norden nach Süden ist geeignet, sowohl mit der Linie von Havre als mit Cöln in lebhafte Mitbewerbung zu treten, zumal so lange die Eisenbahn von Cöln rheinaufwärts in Bonn halten und das Octroi auf der Rheinschifffahrt liegen bleibt. Letzteres beträgt für die Bergfahrt bis Mannheim immer noch 1^{57} Frs. = 12 ½ Sgr. = 44 kr. vom metrischen Centner für die meisten Kaufmannsgüter. Die Unterbrechung der Schifffahrt während des langen strengen Winters hat dem Handel wie der Industrie die Lücken der Bahnverbindungen längs des Rheins recht fühlbar gemacht, und nur nothdürftig konnten die Frachtwagen aushelfen, welche die Ladungen der am Unterrhein eingefrorenen Schiffe heraufschleppten und den Anwohnern der Landstraßen die guten alten Zeiten lebhaft in Erinnerung brachten. Auch jetzt, nachdem die Rheinschifffahrt wieder eröffnet ist, veranlaßt der ungewöhnlich niedere Wasserstand (7—8′ unter Mittel) zahlreiche Havarien, und man vernimmt, daß die Schweizer sich nach Havre gewendet haben, um ihre Bezüge in größerem Maße, als bisher, über diesen Platz zu vermitteln. Dies wird auf Kosten der Rheinschifffahrt und der mit ihr verbundenen Eisenbahnen geschehen.

Auf dem rechten Rheinufer ist Frankfurt der Knotenpunkt für die Verbindungen zwischen Nord und Süd. Der Main und die Taunusbahn besorgen den Verkehr mit dem Rheingebiet, die Mainweserbahn stellt den Zusammenhang mit dem Norden her, von Südosten nähert sich mit starken Schritten die bairische Linie, nach Süden zieht die Main-Neckarbahn und führt Personen und Güter auf die badische Bahn, welche sie bei Bruchsal an die würtembergische Bahn abgiebt, oder bis Straßburg und Basel weiter führt.

Man muß das ganze Getriebe dieses großen Verkehrs und die Interessen der betheiligten Linien ins Auge fassen, um den Uebelstand einer längeren Beibehaltung der breiten Spurweite auf der badischen Bahn zu bemessen. Die Spurweite von 1,6 Meter = $5' 2_{994}''$ englisch, war 1839 gewählt worden, weil die tüchtigsten englischen Techniker, mit denen man sich damals in Verbindung gesetzt hatte, dieselbe empfahlen und weil man daher annahm, daß sie allgemein werde angenommen werden. Allein die Aussichten, welche sich anfangs eröffneten, verschwanden bald. Die Main-Neckareisenbahn erhielt das schmale Geleise, da der Vertrag, welcher die badische Spurweite bedungen hatte, nicht zur Ausführung kam; die schweizerische Nordbahn, von Zürich bis Baden (Aargau) in dem breiten Geleise ausgeführt, wird nach dem Fusionsvertrag mit der Ostbahngesellschaft auf die allgemeine Spurweite abgeändert; die niederländische Staatsbahn von Amsterdam nach Arnheim vertauscht ebenfalls nach dem Staatsvertrage vom 18. Juli 1851 mit Preußen das breite mit dem schmalen Geleise. Letzteres ist sonach das allgemeine auf dem europäischen Festlande geworden, und die badische Bahn hatte längst keine Hoffnung mehr, mit einer anderen in unmittelbare Verbindung zu treten, wenn sie sich nicht zur Verlegung ihrer breiten auf die schmale Spurweite von 2′ 8,5″ englisch bequemen wollte. Für Personen und ihr Reisegepäck findet auf längeren Strecken hie und da ein Wagenwechsel statt und hat weniger zu bedeuten. Allein für den Gütertransport gelten andere Rücksichten, und diese überwiegen hinsichtlich der Interessen des Verkehrs wie der Rentabilität der Bahnen. Güter, bevor sie ihren Bestimmungsort erreichen, ein oder mehrere Male umladen, heißt Zeit und Geld verlieren, und die Waaren mehr oder weniger beschädigen. Linien, auf welchen solche Unterbrechungen stattfinden, dürfen daher nicht erwarten, den ihnen naturgemäß zukommenden Antheil an dem Güterverkehre zu erlangen oder zu behalten, sobald andere Richtungen sich darbieten, auf denen solche Nachtheile beseitigt sind. Der Verlust wird um so empfindlicher, je mehr die Ertragsfähigkeit der Bahn von dem Gütertransport abhängt. Die badische Bahn aber hat 1852 über 3 Millionen Centner befördert, und die Frachten haben mit 1,176,080 fl. die Hälfte der Roheinnahme beinnahe erreicht; gegenwärtig betragen sie (namentlich im Winter) die größere Hälfte. Aber eine längere Dauer des jetzigen Zustandes würde bald die Folge haben, einen namhaften Theil an andere Linien abzugeben. Eine Umladung findet in Heidelberg statt, hinsichtlich der Güter, welche auf der Main-Neckarbahn von Norden kommen; eine zweite, 4 Meilen oberhalb Heidelberg, in Bruchsal, für diese nämlichen, wie für jene Waaren, welche bei Mannheim den Rhein verlassen haben, um auf der würtembergischen Bahn nach dem Bodensee oder nach Baiern weiter zu gehen. In Basel würde eine dritte, in Waldshut eine vierte Umladung erforderlich werden, wenn die breite Spurweite bei dem Fortbau der Bahn mit der schweizerischen zusammenträfe. Diese Hindernisse genügen jetzt schon, um der Lienie Havre-Basel Vortheile zuzuwenden, welche theils der Rheinschifffahrt, theils den westdeutschen Bahnen gebühren; sie werden bald der Schifffahrt die Strecke von Mainz bis Mannheim entziehen, da in wenigen Jahren die nämlichen Wagen unter Bleiverschluß, ohne durch Zollbehandlung aufgehalten zu werden, von Mainz durch das Elsaß nach Basel und an jeden Punkt der schweizerischen Bahnen gelangen können. Sie tragen endlich dazu bei, daß die deutschen Häfen für die Versendungen nach Süden gegen die nordfranzösischen, belgischen und niederländischen in künstlichen Nachtheil versetzt werden.

Die Umlegung des badischen Schienengeleises von der breiten in die allgemeine Spurweite hat mittelst der Bewilligung des Aufwandes von 1,077,517 fl. für die Geleise und 500,0.0 fl. für Abänderung des Transportmaterials die Zustimmung der Stände erhalten. Die vorhandene Concurrenz mit der würtembergischen und die bevorstehende mit der Mainz-Baseler-Bahn haben wesentlich zur Ausführung gedrängt. In Verbindung mit den gleichzeitigen Erfordernissen eines zweiten Schienengeleises zwischen Freiburg und Basel, der Erneuerung eines abgenutzten Geleises von Heidelberg bis Bühl, der Herstellung einer Schleifbahn von dem Bahnhofe nach dem Neckar- nnd dem Rheinhafen zu Mannheim, der Fortführung der Bahn von ihrem jetzigen Endpunkte bei Kehl bis zu den Zollamtsgebäuden in der Nähe der Rheinbrücke und von Haltingen bis Basel, sowie mit dem Bau der Bahn von Basel bis Waldshut, — in Verbindung mit diesen gleichzeitigen Arbeiten wird der Aufwand für die Aenderung der Spurweite ermäßigt. Ein Theil desselben fällt mit den Reparaturkosten zusammen, ein anderer Theil wird bei den neuen Strecken eingebracht, da für die schmale Spurweite der Bau billiger ist. Endlich wird durch die gleichzeitige Vornahme der Umlegung mit der Reparatur einer Unterbrechung des Betriebes vorgebeugt, welcher sich auf einem Geleise bewegt, bis das andere hergestellt ist.

Zunächst also ist es die Sorge für die Ernährung der badischen Bahn, welche verlangt, daß die seit Jahren erkannten Bedürfnisse, der Mitbewerbung anderer Linien gegenüber, nicht länger unbefriedigt bleiben dürfen. In Mannheim wie in Kehl (Straßburg) wird die Bahn mit dem Rheine in unmittelbare Verbindung gebracht und diese wird später durch stehende Brücken mit den Bahnen auf dem jenseitigen Ufer — für Straßburg ist dies bereits beschlossen — ihre Ergänzung erhalten. Die Verbindung mit den schweizerischen Bahnen wird für die westliche Schweiz in Basel, für die östliche über Waldshut (Zürich) hergestellt, und damit diese Anschlüsse ihre volle Wirkung haben, nimmt die badische Bahn die allgemeine Spurweite an. Aber was hier zunächst im Interesse der Selbsterhaltung geschieht, das räumt zugleich Hindernisse aus dem Wege, die den rechtsrheinischen Verkehr von Norden nach Süden gegen den linksrheinischen benachtheiligten. Die Weser ist mit dem Main und dem Neckar durch Schienenwege verbunden. Die Vollendung der hannöverschen Südbahn wird Bremen mit Frankfurt und dem Süden näher zusammenbringen, und es dürfte dann doch noch gelingen, den deutschen Nordseehafen bei einem großen Austausche zwischen Nord und Süd mehr als bisher zu betheiligen und wenigstens einen Theil der Schweiz mit in diesen auf deutschen Wegen laufenden Verkehr zu ziehen. Für überseeische Bezüge werden ohnehin die Häfen des Mittelmeeres, Marseille und Genua in nicht ferner Zukunft sich fühlbar machen; Genua mittelst der Lukmanierbahn, welche durch Tessin und Graubünden, das obere Rheinthal herab am Bodensee die süddeutschen und schweizerischen Bahnen erreichen, wahrscheinlich, zur kürzesten Verbindung mit dem Norden, die Kinzigthalbahn ins Leben rufen wird; Marseille, sobald nach der nahen Vollendung der Eisenbahn von Avignon nach Lyon (von Marseille bis Avignon ist sie längst im Betrieb), die projektirte Bahn von Lyon nach Genf zur Ausführung kommen wird. Es ist ein schönes, fruchtbares Feld friedlicher Eroberungen, welches hier dem deutschen Handels- und Unternehmungsgeiste winkt, und des Wetteifers mit dem Auslande wohl werth ist. Haben wir uns bisher in manchen Beziehungen überflügeln lassen, so ist es doch nicht zu spät, das Versäumte nachzuholen, und es hat überdies jede Verknüpfung der Interessen zwischen dem Norden und dem Süden unseres gemeinsamen Vaterlandes noch eine höhere, eine nationale Bedeutung. Die Aenderung des badischen Schienengeleises steht in Beziehung zu der Erleichterung des Verkehrs zwischen der Nordsee und den Alpen, und diese Beziehung hervorzuheben war unsere Absicht. Für die Pflege derselben wäre es vielleicht nicht unerheblich, wenn am Anfangspunkte der badischen Bahn, am Endpunkte der Rheinschifffahrt, in der Handelsstadt Mannheim, ein bremischer Consul seinen Wohnsitz nähme; er fände hier Consulate der Niederlande und der Vereinigten Staaten, würde mithin nicht ausschließlich auf Süßwasser-Collegen beschränkt sein.

---

*) Der Zug der Auswanderer über Havre ist hauptsächlich in deren eigenem Interesse zu beklagen, da für ihre Verpflegung auf den Schiffen dort minder gut gesorgt wird als bei der Beförderung von deutschen Häfen aus. Die Red.

Die Erweiterung des Erie-Canals.

Newyorker Corespondenz.

Am 15. Februar d. J. hat das Volk des Staates Newyork mit großer Stimmenmehrheit sich für die schleunige Erweiterung des Erie-Canals erklärt und zu dem Zwecke eine Anleihe von 10 Millionen Dollars bewilligt. Dieser Beschluß ist nicht allein für den internationalen Verkehr der Ver. Staaten höchst wichtig und folgenreich, sondern er berührt auch die allgemeinen Handelsinteressen in so hohem Grade, daß er in einem ihnen gewidmeten Organe ganz besonders hervorgehoben zu werden verdient.

Bekanntlich war es der von Albany nach dem Erie-See führende Canal vorzugsweise, welcher Newyork aus einem bisher vernachlässigten Hafen zu einem Welt-Emporium erhob. Im Jahre 1817 angefangen und 1826 ganz vollendet, schuf er dem kaum erschlossenen Westen die ersten Absatz- und Verbindungswege nach den östlichen Seeplätzen und concentrirte dessen Handel in Newyork, welches fortan für die um die nordwestlichen Seen, sowie im Thale des oberen Mississippi und Ohio liegenden Staaten den wohlfeilsten Ausgang bildete. Wenn anfangs die dünngesäete Bevölkerung, die leichte Zugänglichkeit der natürlichen Wasserstraßen und die Aufzehrung der Produkte des Westens durch den Hausbedarf der zahlreichen neuen Ansiedler verhinderten, daß sich der Canal so einträglich erwies, als seine Unternehmer und Förderer gleich von vornherein erwartet hatten, so zeigte sich indessen schon nach Verlauf weniger Jahre, daß selbst ihre kühnsten Voraussetzungen erfüllt, wenn nicht übertroffen wurden.

Den besten Beweis für das stete Steigen der Tonnenzahl und den Werth der mit dem Canal in den letzten 20 Jahren trotz der neuen Eisenbahnen beförderten Güter liefert folgende Tabelle, worin nur das Jahr 1847 wegen der ungewöhnlichen Nachfrage nach Brodstoffen auf Europäischen Märkten eine Ausnahme bildet.

Jahre	Tonnenzahl	Werth	
1834	553,596	13,405,022	Doll.
1835	753,191	20,525,446	"
1836	796,374	26,932,570	"
1837	611,781	21,822,354	"
1838	640,481	32,038,510	"
1839	602,128	20,163,199	"
1840	669,012	23,213,573	"
1841	674,334	27,225,322	"
1842	666,626	22,751,013	"
1843	836,861	28,453,408	"
1844	1,019,094	34,183,167	"
1845	1,204,943	45,452,321	"
1846	1,362,319	51,105,256	"
1847	1,744,573	73,092,414	"
1848	1,447,905	50,883,907	"
1849	1,579,946	52,375,521	"
1850	2,033,863	55,474,637	"
1851	1,977,151	53,927,508	"
1852	2,234,822	66,893,105	"

1853 stieg der Werth der auf den Canälen transportirten Waaren um nicht weniger als 8 Millionen, also auf 74—75 Millionen. Die noch nicht offiziell festgestellte Tonnenzahl muß die des Jahres 1852 ebenfalls um ca. 12 pCt. übertroffen haben.

Nach einer Schätzung von Nelson J. Beach, früherem Canal-Commissair, hatte das Eigenthum des Staates Newyork in den verschiedenen Perioden des Canals folgenden Werth:

1815 vor dem Bau des Canals	269,000,000	Doll.
1825 bei Vollendung des Canals	312,000,000	"
1842 als Gouverneur Seward sein Amt niederlegte....	620,849,000	"
1846 als der constitutionelle Einspruch angenommen wurde	616,363,647	"
1850 als Wash. Hunt Canal-Controlleur war	727,494,583	"

Schon im Jahre 1835 machte sich das lebhafte Bedürfniß nach Erweiterung des Canals geltend, denn die Ansiedlung des Westens schritt in ganz colossalem Maßstabe fort, und die bisherigen Verkehrsmittel, selbst mit Einschluß der Eisenbahnen, reichten nicht aus, die Produkte des Westens in den Osten zu befördern. So sind selbst augenblicklich in Newyork nicht Brodstoffe genug vorhanden zur Verschiffung nach Europa, während sie im Westen auf Verladung warten und bei einer größeren Tragfähigkeit der Canäle längst auf dem Wege nach den transatlantischen Häfen sein könnten.

Von 1835 bis 1853 währte der Parteikampf über die vollständige und schleunige Erweiterung der Canäle, die bisher nur theilweise Verbesserungen und Erweiterungen erfahren hatten. In dieser langen Periode stemmten sich jener Maßregel entweder die Vetos des Gouverneurs oder die Beschlüsse der Gesetzgebung entgegen, und während die Whigpartei sich durchgängig dafür aussprach, verschmäheten die Demokraten nie, unter dem Volke die blödesten Vorurtheile dagegen zu erwecken und zu pflegen.

Die, welche einer kräftigen Inangriffnahme der Canalarbeiten in jeder Weise entgegenwirkten, waren hauptsächlich Eisenbahn-Interessenten. Ihre Profite müssen natürlich um so größer werden, je weniger und je mangelhaftere Straßen den Verkehr zwischen dem Osten und Westen in sich aufnehmen. Natürlich muß die Allgemeinheit unter ihrem speciellen Vortheil leiden; aber sie wissen diesen geschickt hinter vorgeblichen Befürchtungen vor den Uebergriffen der Regierung in Privatunternehmungen und vor Corruption und Diebstahl in den Hintergrund zu drängen.

„Es mag gewagt erscheinen — sagt der Staats-Ingenieur Mc. Alpine in seinem ausgezeichneten Canalberichte — einer öffentlichen Meinung gegenüber, die sich so stark den Eisenbahnen zugewandt hat, die überwiegenden Vortheile zu vertreten, welche die Wasserstraßen für den inneren Handelsverkehr des Landes gewähren. Das langsame schleppende Canalboot mit seiner Ladung, die beinahe der Last einer Locomotive mit ihrem langen, rasselnden Train gleichkommt, ist fast vergessen, bis wir durch die tägliche Ankunft dieser Boote bei unserer Stadt daran erinnert werden, daß die tägliche Ankunft von 150 Locomotiven und einer 15 Meilen langen Wagenreihe nöthig sein würde, um die Arbeit des Erie Canals zu verrichten, welcher kaum die Aufmerksamkeit eines vorüber kommenden Reisenden oder unserer eigenen Bürger auf sich zieht. — — Die bisherigen Erfahrungen zeigen, daß Newyork mit seinem erweiterten Canal den wohlfeilsten Ausgang von den Thälern des Ohio und Mississippi bildete, und eine weitere Prüfung des gegenwärtigen Handels mit dem Westen zeigt, daß es keinen gefährlichen Concurrenten hat, bis wohlfeiler Transport den Ohio und Mississippi hinunter ihm in diesen großen Bassins Abbruch thut. Die Erweiterung des Erie Canals würde den Erfolg haben, den Handel eines ausgedehnten Territoriums, das für den Transport bald ein halb Mal so viel liefern würde, als bereits jetzt durch seine Schleusen passirt, in seinen Bereich zu ziehen."

„Ein zwischen den Kosten, der Capacität und dem Einkommen der Canäle und der Eisenbahnen, sowie den Kosten, Transportkosten und Preisen auf denselben angestellter Vergleich ergab als Resultat, daß die Gesammtkosten der Central- und Erie-Eisenbahnen weit größer, als die des erweiterten Erie Canals waren, während ihre Capacität weniger als den vierten Theil dieses ausmachte, und ebenso, daß die Transportkosten auf diesen Bahnen drei Mal so groß, und die Frachtpreise mehr als doppelt so groß als auf dem Canal sind."

Die übrigen Einwände, die gegen Erweiterung desselben erhoben sind, widerlegen sich ganz von selbst. Einmal heißt es, daß die Zolleinkünfte aus den Canälen nicht gleichen Schritt mit der steigenden Tonnenzahl gehalten haben; allein man verschweigt, daß diese Zölle in den letzten Jahren bedeutend herabgesetzt sind. Die Fracht, welche 1847 für die Bergfahrt noch 15 Cents per Centner betragen hatte, betrug 1851 nur noch 9 Cents und bei der Thalfahrt sank sie von 46 C. auf 26 C. per 216 Pfd. Dieser Unterschied ist eine reine Ersparniß für den Produzenten und Consumenten, denn Canalzölle, die vom Verkehr erhoben werden, sind ebenso eine Besteuerung, ebenso eine unnütze Vertheuerung der ersten Bedürfnisse, wie Schutzzölle. Im Sinne obiger Auffassung der Dinge wäre mit eben so viel Recht die Herabsetzung des Briefporto's ein Diebstahl am Volke.

Daß endlich, als alle Einreden nicht mehr helfen wollten, die Canäle darum nicht erweitert werden sollten, weil der Staat dann mit Schulden beladen und ungefähr die Hälfte des zu bewilligenden Anlehens von den Contraktoren unterschlagen werden würde, klingt vollends komisch. Wenn diese beiden Gründe in den Verein. Staaten maßgebend wären, so dürfte hier gar kein öffentliches Unternehmen mehr zu Stande kommen, denn wo giebt es hier einen gemeinnützigen Bau, der ohne Contrahirung von Schulden und ohne colossalen Unterschleif fertig geworden wäre? Die Anlehen sind gerechtfertigt, denn sie tragen hundertfältige Früchte und ohne sie säßen die Verein. Staaten noch mitten im Urwalde, und der Corruption Seitens eines Einzelnen ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht zu steuern.

Amerikanische Erfindungen.

Newyork, den 25. Febr. 1854. Der „Ericson" hat am 17. d. M. eine Probefahrt unternommen, die jedoch als völlig verunglückt anzusehen ist, da die Cylinder nicht hinlänglich luftdicht waren. Dennoch haben der Erfinder und die Erbauer der calorischen Maschine die Hoffnung, zu reüssiren, noch keineswegs aufgegeben. Die Erwartungen des Publikums scheinen aber sehr herabgestimmt zu sein.

Da erfahrungsmäßig der größte Theil des Dampfes, welcher bei Dampfmaschinen aus dem Kessel in die Cylinder tritt, mit vielen Wassertheilen vermischt, oder doch theilweise schon condensirt ist, so sind hier seit längerer Zeit Versuche angestellt, um zu ermitteln, ob die Dampfkraft nicht dadurch vermehrt werden könnte, daß man den Dampf vorher gewissermaßen abtrocknet und als reinen Dampf in die Cylinder treten läßt. Um dies zu erreichen, hat man versucht, den Dampf nicht unmittelbar, sondern durch Röhren, welche durch den Ofen (Heerd) führen und fast in Gluthhitze erhalten werden, vom Kessel in die Cylinder zu leiten, und diese Versuche sollen so guten Erfolg gehabt haben, daß jetzt der Collinsche Steamer „Arctic" mit einem solchen nicht sehr kostbaren Apparat versehen wird. Ein Durchbrennen der Röhren soll nicht zu befürchten sein, weil die aus dem Dampf niederschlagende Feuchtigkeit die Röhren beständig feucht erhält, man dieselben auch jeden Augenblick durch Abspannen des Dampfes mit Wasser füllen und so durchfeuchten kann. Angeblich soll die Einrichtung ferner der Art sein, daß im Fall des Mißlingens oder beim Springen der

Röhren die directe Verbindung zwischen Dampfkessel und Cylinder selbst auf einer Seereise mit Leichtigkeit wieder hergestellt werden kann.

Ein anderer Versuch, die Kraft der Dampfmaschinen zu erhöhen, besteht darin, daß eine Luftpumpe mit der Maschine in Verbindung gesetzt wird, die fortwährend Luft in den Cylinder pumpt, welche, vermischt mit dem Dampf, eine größere Expansion hervorbringen soll. Nachdem die ersten Versuche vor ca. 3 Monaten mißlungen sind, glaubt man jetzt durch angewandte Verbesserungen bei einer stehenden Dampfmaschine von 30 Pferdekraft dem gewünschten Ziel nahe gekommen zu sein, und es bleibt nur noch zu untersuchen, wie sich die Erfindung im Großen und bei Schiffs-Dampfmaschinen bewährt.

Ferner sind die Hrn. Stillmann & Allen mit Verbesserungen bei Dampfmaschinen mit oscillirenden Cylindern beschäftigt, welche bezwecken, daß die Maschine unmittelbar und ohne dazwischenliegende Hebel auf die Räder wirkt. Als Nichttechniker bin ich nicht im Stande, eine nähere Beschreibung der Erfindung, an deren Gelingen nicht gezweifelt wird, zu geben.

Mehr und mehr gewinnen Schraubenschiffe Beifall, und vielfach wird die Ansicht getheilt, daß die Zeit jetzt gekommen sei, wo diese Schiffe mehr und mehr an die Stelle der Räderdampfschiffe treten werden. Die bekannten Hrn. Cunard sollen mit dem Bau mehrerer neuer Steamer zögern, weil sie binnen Kurzem Gewißheit darüber zu erlangen hoffen, daß es vortheilhafter sei, nur Screws und Propellers zu bauen. Die „Persia" wird jedoch noch als Schaufelschiff vollendet.

Ich habe schließlich noch höchst interessanter Versuche zu erwähnen, welche auf dem Navy Yard in Norfolk angestellt sind, um zu ermitteln, durch welche Mittel hölzerne Schiffe am sichersten gegen Wurmfraß und alle Schiffe gegen das Ansetzen von Muscheln und Schmutz zu sichern seien. Das Resultat ist, daß ein mehrmaliger Anstrich des Holzes oder Metalls (der Kupfer- oder Zinkbekleidung, so wie eiserner Schiffe) mit reiner weißer Zinkfarbe (Zinkweiß) das einzige untrügliche Mittel ist. Der Ingenieur Detmold zeigte mir eine höchst interessante Sammlung von Holz-, Zink-, Kupfer- und Eisen-Platten, die nachdem sie theils ohne alle Präparation, theils mit einem Anstrich von Zinkweiß, Bleiroth, Grünspan, Arsenik 2c. versehen waren, gleichzeitig bei Norfolk ins Wasser gelegt, und nach 3, resp. 6 Monaten gleichzeitig wieder aufgenommen waren und nach den beigefügten Attestaten des betreffenden Marine-Beamten diesen Satz völlig zu beweisen schienen.

Ueber Handel und Schifffahrt in Sicilien.

Palermo, Ende Februar 1854.

Es ist um so schwieriger über diese so wichtigen zwei Quellen des allgemeinen Wohlstandes etwas nur halbweg Genaues zu berichten, da die Bücher der Mauth dem Publikum keineswegs offen stehen, wenn auch anderswo die Nützlichkeit solcher Veröffentlichung allgemein anerkannt ist und das officielle Organ des Handels, das Giornale di Commercio, giebt sich nur mit dem, auf fremden Plätzen vorgehenden, Sicilien am wenigsten interessirenden, ab, da man solches alles fix und fertig in anderen Blättern findet und es ohne Kopfbrechen nur abdrucken darf. Nachfolgender Status zeigt die im verflossenen Jahre abgegangenen Schiffe: im Vergleich mit 1852 zeigt sich ein nicht unbedeutender Ausfall, welcher vorerst der Verwendung vieler einheimischen Schiffe zum fremden Handel, dann auch in Betreff ausländischer Schiffe, den hohen Frachten und endlich dem hierseits so bedeutend erhöhten, dem Verbote gleichkommenden Ausfuhrzoll auf Oel — und dem gänzlichen Verbote der Cerealienausfuhr zuzuschreiben ist. — Der Einfuhrhandel war gegen frühere Jahre sehr vermindert. Der Consum fremder Erzeugnisse, waren solche auch durch klimatische Verhältnisse oder lange Gewohnheit nothwendig, ja unentbehrlich geworden, muß sich vermindern, da wo die Preise der nothwendigsten Lebensmittel entweder durch wirklichen Mißwachs, oder durch spekulativen Vorkauf und Aufspeichern des Produkts, bis zum beinahe doppelten des gewöhnlichen Standpunkts getrieben, und nicht wie etwa anderswo durch das ganz natürliche Mittel der Anfuhren des durch Aussicht auf Gewinn ermunterten Handel dem Uebel gesteuert und die Preise gedrückt, eträglich gemacht werden. Hiervon liegt in Sicilien eben jetzt das schlagendste Beispiel vor. Von Colonialwaaren, vornehmlich Caffee und Zucker, kam nur das Nothwendigste und zwar von ersteren das Meiste in kleinen Parthien von Genua, Marseille, Liverpool u. s. w. Unmittelbar aus den Erzeugungsländern kam nichts. An Zucker ward der sehr bedeutende Bedarf meistens aus Holland und Belgien, auch von Liverpool bezogen. Von Pfeffer kam nur ein ganz kleiner Theil der einen jener zwei Ladungen, welche hiesige Schiffe von der Westküste Sumatras für hiesige Rechnung nach Genua brachten, hierher. — Alles übrige Bedürfniß wurde, wie schon erwähnt, von den genannten Plätzen bezogen, und die sicilianischen, zur Fahrt nach den Vereinigten Staaten verwendeten Schiffe, kamen von dort mit Frachten nach anderen Plätzen Europas zurück, von wo aus sie wieder anderswohin gingen und erst nach langer, doch guten Vortheil bringender Abwesenheit wieder zurückkehrten. — Zu Consignationen, von Colonialwaaren insbesondere, ist gar nicht zu rathen, denn da alle Waaren, so wie dieselben ankommen, sofort dem Zoll verfallen, ohne Verlust desselben nicht wieder ausgeführt werden können, so weiß die zweite Hand es sich recht gut zu Nutzen zu machen; die Käufer verstehen sich unter einander, dem Importeur nur den ihnen selbst anständigen Preis zu bewilligen. — Mit fremden Manufacturwaaren geht es bei den obwaltenden Umständen sehr schlecht, und wenn auch die Zufuhren im Verhältniß zu anderen Jahren gering waren, so blieb dennoch vieles liegen. Neapolitaner Manufakturen-Erzeugnisse aller Arten Wollen-, Baumwollen-, Leinen- oder Seidenstoffe — im Urstoff oder sonst gefärbt und gedruckt, kamen dagegen immer mehr, der Zollfreiheit wegen, in Schwung und dieselben thun den englischen, schweizerischen und sonstigen geringen Waaren starken Abbruch, wogegen jedoch feine und geschmackvolle neue Waare von jeder Sorte und matten Stoffen ihren Rang behauptet. — Getreide gab zu sehr bedeutender Einfuhr die Veranlassung. Zuerst im Mai und Juni, als der, den Ackerbau schützen sollende Zoll, auf die Hälfte heruntergesetzt wurde und so, einerseits dem allzuraschen Steigen der Preise Einhalt gethan und andererseits der Staatskasse nicht unbedeutende Summen, welche sonst dort nie gesehen worden wären, zugeführt wurden. Bei der Ernte aber hörte diese Begünstigung auf, ohne daß man vorher eine nur halbweg genaue Kenntniß des Ergebniß derselben zu verschaffen sich die Mühe genommen hätte, wenn solches auch möglich gewesen wäre. —

Später wurde zwar der Einfuhrzoll ganz aufgehoben allein zu Beziehungen directe aus den Häfen des Schwarzen Meeres, des Archipelagus oder Egyptens hatte Niemand den Muth bei der Unbeständigkeit oder Unzuverlässigkeit der Regierungsmaßregeln, und zum Ankaufe in den uns näher liegenden Plätzen Malta, Livorno, Genua, war es zu spät, da der nun anerkannte Mangel im Westen und Nordwesten, sowie im Innern Europas die Nachfrage und Gesuch nach Lebensmitteln immer dringender machte und daher die Preise in die Höhe trieb. — Eine einzige Ladung ward für Rechnung eines hiesigen Hauses in Livorno angekauft und der Regierung zum kostenden Preis überlassen. Diese schritt nun endlich selbst ein, indem sie in Malta und Marseille, allwohin ungeheure Massen Korns strömten, ankaufen und heranschiffen ließ. — Die allmählige Ankunft desselben, welches die Regierung zum Consume der, mit Inbegriff der 15,000 Mann starken Besatzung, über 200,000 Seelen zählende Einwohnerschaft Palermos bestimmte, brach in einem gewissen Maße der Zwang, unter welchem die Besitzer, Erzeuger oder Speculanten die Consumenten hielten, und vollends dann wichen die Preise als, zum rascheren Absatz zum kostenden hohen Preis des etwas erhitzten Getreides, man das einheimische Korn vom Consumo in Palermo ausschloß und sogar dessen Ausschiffung nach Neapel untersagte. Indessen war vorauszusehen, daß der eingeschlagene Weg bald wieder dahin zurückführen müßte, von wo man ausgegangen war. Dieselbe Zwangsmaßregel der Regierung, um den schnellen Verkauf des eigenen Korns zu bezwecken, schreckte Jedermann ab, welches im Auslande kaufen und herankommen zu lassen; aus dem Innern aber war die Zufuhr durch den schlechten Zustand der ohnehin spärlichen Verbindungsmittel und dem vielen gefallenen Schnee erschwert; wenn auch für die Bevölkerung Palermos gesorgt war, so befanden sich dagegen die umliegenden Ortschaften nicht im gleichen Falle. Die Preise stiegen wieder und zwar bis zu einer nie gesehenen Höhe und für baldige Abhülfe ist wenig Hoffnung. Die Aussichten auf die künftige Ernte dagegen sind laut allen Berichten vortrefflich, die Witterung, so rauh und unfreundlich sie ist, begünstigt die Saaten im höchsten Grade.

Ausfuhr. Es geht schon aus dem untenstehenden Verzeichniß hervor, daß dieselbe von hieraus nach England mit der vorjährigen sich gleich blieb und nach andern europäischen Ländern sich nicht vermehrte, wohl aber dagegen nach den Vereinigten Staaten sich verminderte. Auch dieses ist den so ungeheuer vertheuerten Frachten zuzuschreiben und es liegt klar vor wie sehr der hiesige Handel durch directe Dampfschiffverbindung mit allen andern Häfen des Mittel- und adriatischen Meeres sowie auch mit Nordamerika — wie es eben im Plan liegt — gewinnen müßte. Unternehmungen, welche alle durch das beste Gelingen gekrönt würden, sobald der lästige Zwang des Anlegens in Neapel aufgehoben wäre. — Und dennoch, trotz der durch solche Hindernisse, Mangel an Schiffen und hohe Frachten erschwerten Ausfuhr, haben unsre Produkte, wie Sumach, Mandeln, Nüsse, Manna, u. a. m. sich im Preise behauptet, ebenso auch Oel obschon, namentlich unsre Umgegend, eine befriedigende Ernte hatte. Schwefel nur ist aus dem oben angeführten Grunde bedeutend gesunken, ob derselbe, — dieser für die Manufactur-Industrie unentbehrliche Artikel sich wieder heben wird, hängt von der einstweilen zum Cousumo außer Verhältniß stehenden Produktion ab.

Wechsel-Course. Verminderte Einfuhr brachte im Laufe des letzten Jahres, obgleich die Ausfuhr auch verringert ward, ein Fallen der Course auf fremde Plätze hervor, was unsrem Ausfuhrhandel wieder nicht begünstigt, und es ist nicht voraus zu sehen, daß dieselben sobald sich wieder heben dürften.

Uebersicht der im Jahre 1853 von Palermo expedirten Handels-Schiffen.

Flagge.	Segelschiffe Schiffe	Segelschiffe Ton.	Dampfschiffe Schiffe	Dampfschiffe Ton.
Beider Sicilien	2057	108,234	138	34,339
Vereinigten Staaten von Amerika	46	13,146	—	—
Belgische	1	114	—	—
Dänische	9	1,113	—	—
Englische	107	14,394	20	11,553
Französische	5	1,140	—	—
Griechische	6	1,459	—	—
Holländische	11	1,793	—	—
Jerusalem	1	225	—	—
Jonische	2	287	—	—
Modenesische	1	45	—	—
Oesterreichische	7	1,104	1	250
Russische	2	369	—	—
Sardinische	12	2,489	—	—
Schweden und Norwegen	2	832	—	—
Türkische	3	657	—	—

Total 1853 . . 2431 Schiffe, 193,543 Ton.
„ 1852 . . 2888 „ 218,449 „

deren Bestimmung war nach

	1853. Segelschiffe Sch.	1853. Segelschiffe Ton.	1853. Dampfschiffe Sch.	1853. Dampfschiffe Ton.	1852 Segelschiffe Sch.	1852 Segelschiffe Ton.	1852 Dampfschiffe Sch.	1852 Dampfschiffe Ton.
Häfen Beider Sicilien	2012	95,135	147	38,286	2427	112,066	136	35,821
Ver. Staaten v. Amerika	87	24,148	—	—	114	30,713	—	—
Belgien	2	214	—		4	818	—	—
Canada	2	213	—	—	—	—	—	—
England	95	13,164	10	7,216	94	13,012	18	10,007
Egypten	4	891	—	—	—	—	—	—
Frankreich	10	2,385	—	—	16	3,491	—	—
Griechenland	5	1,313	—	—	—	—	—	—
Holland	6	932	—	—	9	1,070	—	—
Hamburg	1	235	—	—	2	216	—	—
Malta	1	147	—	—	3	335	—	—
Oesterreich	3	781	1	250	8	1,038	—	—
Rußland	7	1,904	—	—	5	908	—	—
Sardinische Staaten	11	1,474	—	—	26	4,443	—	—
Toscana (Livorno)	5	777	—	—	6	443	-	—
Tunis	1	225	—	—	1	148	—	—
Türkei	21	3,861	—	—	14	2,629	—	—

Handelsbericht.

Bremen, 22. März. In den letzten 8 Tagen umfaßte der Seeschifffahrtsverkehr 66 angekommene und 60 abgegangene Schiffe. Von Ostfriesland kamen 2, der oldenburgischen Seeküste 4, der Oste ꝛc. 5, Hamburg 24, Holstein 3, Schleswig 2, Dänemark 1, engl. Häfen (Cardiff, London, Newcastle) 7, Holland 2, Antwerpen 2, Cette 1, Bordeaux 2, Barcelona 1, Oporto 1, Messina 1, Libau 1, Windau 2, Petersburg 1, Newyork 1, Portorico 1, Cuba 2 Schiffe. Nach der oldenburgischen Seeküste segelte 1 Schiff, Hamburg 7, engl. Häfen (Dundee, Hartlepool, Hull, Leith, London, Newcastle, Plymouth, Sunderland) 15, Lübeck 1, Rostock 3, Stettin 2, Danzig 1, Königsberg 1, der Ostsee ohne nähere Angabe des Bestimmungsortes 1, Holland 5, Norwegen 2, Newyork 9, Baltimore 4, Philadelphia 2, Neworleans 1, Portorico 1, Cuba 1, Bahia 2 und nach Ciudad Bolivar 1 Schiff.

Zugeführt wurde:

Von Cuba: 845 Blöcke Cedernholz, 145,000 Pfd. Gelbholz, 118 Ser. Tabak, 162,000 Stück Cigarren.

„ Portorico: 201 Orh., 931 Sck. Caffee und 1111 Pck. Tabak.

„ Newyork: 531 Pck. Baumwolle, $15^3/_1$, $^1/_2$ Fss. Reis, 154 Bd. Wallfischbarden, 75 Barrel Terpentinöl, 12 Fss. Asphalt, 170 Kst., 540 Ball. Tabak, 200,000 Pfd. Blauholz, 1 Kst. Lichte, 133 Bd. Stäbe, 10 Fss., 1 Bd. Bodenstücke, 8 Töpfe, 1 Pumpe, 54 Kst., 15 Fss., 10 Barrel Kaufmannsgut, 5 Kst. Pfeffermünzöl, 2 Kst., 2 Fss., 2 Ball. Häute und Felle, 1 Faß, 4 Ball. rohe Häute und 2100 Doll.

„ Messina: 202,400 Pfd. Schwefel, 148 Kst. Citronen, 413 Kst. Apfelsinen, 22 Kst. Pomeranzen, 50 Kst. Lakritzen, 31 Sck. Mandeln, 22 Kst. Manna, 8 Kst. Citronen-Essenz, 2 Kst. Orange- und 2 Kst. Bergamott-Essenz, 2 Ries Papier, $^1/_2$ Piepe, 2 Fss. Wein, 25 Fss. Bimmstein.

„ Bordeaux: 2 Tierc. Essig, 21 Geb., 6 Kst., 874 Orh. Wein, 260 Kisten Früchte, 2 Kst. Sardellen, 15 Kst., 1 Faß Oel, $35/_1$, $100/_2$, $12/_1$ Kst. Pflaumen, 6 Fss. Gallipot, 2 Orh., 2 Fss. Terpentin, 2 Fss. Branntwein, 5 Kst. Lakritzen, 77 Ball. Kortholz, 7 Ball. Korke, 1 Pck. Korksohlen, 1 Pck. Spazierstöcke, 3 Ball. Papier.

„ St. Petersburg: 690 Kulen Rocken.

„ Windau: 2086 Ton. Leinsamen, $2^1/_4$ Last Erbsen.

„ Hull: 113 Kst., 2 Fss., 16 Ball. Manufacturwaaren, 57 Ball., 10 Fss. Twist, 3 Bll. Wollenwaaren, 1 Kst., 15 Ball. Garn, 2 Kst. leinen Garn, 2 Ball. Teppiche, 57 Bd. Stahl, 36 Pl., 19 Stangen Eisen, 5 Fss., 2 Kst. Eisenwaaren, 6 Kb. Achsen, 1 Faß Drath, 1 Kst., 929 Bd. eiserne Gasröhren, 2 Bd. Schaufeln, 3 Fss. Steingut, 2 Fss. Glas, 4 Fss. Farbewaaren, 2 Colli Firniß, 1 Kiste Kupferstiche.

„ Cardiff: 927 Tons Steinkohlen.

„ Newcastle: 80 Chaldr. Steinkohlen, 1 Parthie Anker und Ketten.

„ Itzehoe: $6^1/_4$ Last und 76 Sck. Erbsen.

„ Helgoland: 19,800 St. Austern 36 St. Hummer.

„ Hamburg: 46 Pck. Tabak, 95 Sck. Wachholderbeeren, 5 Fss., 67 Ball. Droguerien, 27 Sck. Kaufmannsgut, 60 Tonnen Pech, 1 Colli Messingdrath, 12 Bd. Eisendrath, 1 Colli Zinkblech, 1 Bd. Messing, 9 Bd. Stahl, 77 Bd. Eisen, 125 St. Eisenplatten, 60 Geb. Cognac, 8 Orh. Wein, 16 Kst. Porter und Ale, 100 Sck. Erbsen, 1 Kb. Käse, 51 St. Pockholz, 150 Sck. Gerste, 232 Sck. Oelsaat, 100 Sck. Salpeter, 18 Bd. Rundfisch, 5 Ball. Seegras, 5 Fss. Glätte, 177 Ball. Caffee, 1 Parthie rohen Schwefel, 200 Säcke Cakes.

„ Harburg: 210 Pck. Tabak.

„ Ostfriesland: 7000 St. Mauersteine, 14 Last Steinkohlen.

„ der oldenburg. Seeküste: 20 Last Hafer, 3 Last Gerste.

„ der Unterweser: 10 Last, 6 Tonnen Gerste, 3 Kf., 1 Krck. Butter, 4 Sck. Talg, 119 Kb., 1 Colli Steingut, 1 Faß. gem. Gips.

„ der Oberweser: 21,749 Kst. Pfeifen, 60 Kst. Pfeifenköpfe, 2 Kst., 31 Fss. Schmelztiegel, 6 Kst. Tafeln, 5 Fss. Knicker, 3 Fss. Hagel, 5 Bl. 9 Mollen, 6 Rollen Blei, 281 St. Eisenbahnschwellen, 200 Stück Schaufeln, 2754 St. Gußeisenwaaren, 1 Parthie Bauholz, 1 Klaft. Nutzholz, 2 Reep Zählholz, 198 St. eich. Krummholz, 1 Parthie Brennholz, 500 Rumpf Stäbe, 1 Bd. Schachteln, 1 Parthie Pflastersteine, behauene Steine, 11 Cbfß. und 4 St. Grausteine, 23 St. Sandsteine, 74 St. Schleifsteine, 10,760 Ellen Legesteine, 137,000 Stück Mauersteine, 2 Kst. 1 Faß Steingut, 107 Tonnen Cement, 1 Parthie, 187 Fässer Kalk, 35 Pcken 6 Ballen Papier, 189,283 St. Bouteillen, 22 Fss., 7 Kst., 26 Bund, 5233 Stroh Hohlglas, 1446 St. Demyohns, 4 Flaschen Salzsäure, 1 Faß Bernsteinharz, 33 Ball., 76 Bolten, 4 Rollen, 1378 St. Leinen, 1 Parthie Steinkohlen, 37,800 St. Leimkuchen, 1 Parthie Korbwaaren, 14 Kst. Cigarren, 1 Parthie leb. Karpfen, 3363 Säcke Salz, 33 Sck. tr. Obst, 5 Fss. Schnittäpfel, 1 Faß getr. Pflaumen, 10 Fss. Zwetschen, $187^1/_2$ Scheffel Kartoffeln, $243^7/_{10}$ Last Weizen, 24 Last Gerste, $4^1/_2$ Last Hafer, 151 Sck. Mehl, 28 Sck. Vietsbohnen, 3 Sck. Linsen.

Die Getreideeinfuhr pr. Eisenbahn in derselben Zeit erstreckt sich auf 3,692 Säcke Weizen, 100 Säcke Gerste, 62 Säcke 2 Fässer Weizenmehl und 6 Säcke Roggenmehl.

Im Laufe der verflossenen Woche wurden von nordamerikanischen Tabaken verkauft: 24 Fss. Bay, braun und couleurig, 186 Fss. Ohio, braun und couleurig, 161 Fss. Maryland, ord. bis fein, 45 Fss. Kentucky, leicht Schneide- und Cigarrengut, 84 Fss. Stengel, ord., mittel und fein. Ferner in Auction für Assecuradeurs Rechnung 18 Fss. Scrapse zu $5^1/_8$ Grt. im Durchschnitt, 33 Fss. Ohio, $6^1/_{11}$ Grt., 22 Fss. Scrubse, 7 Grt., 50 Fss. Maryland, $6^3/_4$ Grt., 12 Fss. Kentucky, $6^1/_4$ Grt. Vorräthe: 1369 Fss. Maryland, 13 Fss. Virginy, 1471 Fss. Kentucky, 521 Fss. Stengel. Von westindischen und südamerikanischen Tabaken wurden 424 Ser. Cuba (Guiza) zu bisherigen guten Preisen begeben. Die angebrachten 800 Pck. Portorico in Blatter gingen nach Ankunft sofort in die zweite Hand über. Die Umsatze in anderen Sorten bestanden in 100 Ser. Domingo, 8 Kst. Seedleaf (Connecticut), 29 Kb. Varinas in Rollen, 212 Pck. Columbia in Blättern, 130 Pck. Brasil in Blättern und 66 Kst. Florida. In Auctionen wurden für Assecuradeurs Rechnung verkauft: 9 Ser Havana (Cab.) von 26 bis 61 Grt., durchschnittlich ca. $43^7/_8$ Grt., 333 Pck. Columbia in Blättern (Ambalema) von 12 bis 34 Grt., durchschnittlich ca. $26^1/_2$ Grt., 219 Pck. dito von $10^1/_2$ bis 34 Grt., durchschnittlich ca. $26^1/_4$ Grt., 196 Pck. Brasil in Blättern von 3 bis $7^3/_4$ Grt., durchschnittlich ca. $6^1/_2$ Grt. und 97 Pck. dito von 5 bis 8 Grt., durchschnittlich ca. $6^1/_2$ Grt. pr. Pfd. Das Lager erster Hand besteht in ca. 1060 Ser. Havana (Cab.), ca. 9950 Ser. Cuba, ca. 17,525 Ser. Domingo, ca. 775 Kst. Seedleaf, ca. 3250 Pck. Portorico in Blättern, ca. 900 Kb. Varinas in Rollen, ca. 5400 Kb. Varinas in Blättern, ca. 2475 Pck. Columbia in Blättern, ca 3900 Pck. Brasil in Blättern ca. 75 Kst. Florida.

Die von Rio eingetroffenen neuen Berichte belebten das Caffee-Geschäft und erhöheten die Preise um ein Weniges. Die Umsätze aus erster Hand bestanden in 504 Sck. Domingo zu $10^1/_2$ à $10^7/_8$ Grt., 293 Sck. Portocabello zu 12 à $12^1/_2$ Grt., 280 Ball. Santos zu $11^1/_2$ Grt., 4 Fss. und 17 Sck. Ceylon zu $12^1/_2$ Grt., 5 Orhoft Jamaica zu $11^1/_8$ Grt. Außerdem wurden die

von Portorico angebrachten 201 Oxhoft, 931 Säcke von einem Hause gekauft und mehrere Parthien Brasil und Portorico aus zweiter Hand genommen. Von rohem Zucker sind in Auction für Assecuradeurs Rechnung 76 Kisten weißer und gelber Havana verkauft. Raffinirter ohne Umsatz von Belang. Baumwolle ohne wesentliche Aenderung in den Preisen. Es wurden verkauft und gingen in Versenders Hände über: 1216 Packen Nordamerikanische. Reis. Die kürzlich von Newyork angebrachten 207 Fässer neuen Caroliner gingen nach Landung zu vollen Preisen (7 1/3 à 8 3/4 Thlr. pr. 100 Pfd.) sofort in Versenders Hände über. In Ostindischem bestand der Umsatz, bei unveränderten Preisen, aus 1400 Ballen polirten, div. Ostindischen. Thee ohne Umsatz von Belang. Von Farbewaaren sind zu festen Preisen verkauft: 160/m. Pfd. Cuba Gelb-, (3 1/2 à 3 5/8 Thlr.) 26/m. Pfd. Domingo Gelb-, 40/m. Pfd. Limaholz (4 1/6 à 4 1/4 Thlr.) und 11 Säcke Caraccas Indigo. Auf Lieferung sind zu erhöheten Preisen 126/m. Pfd. Domingo Blauholz begeben. Zugeführte 200/m. Pfd. Campeche Blauholz waren bereits früher schwimmend verkauft. Domingo Blauholz notirt 2 1/6 à 2 1/4 Thlr., Campeche Blauholz 2 5/6 à 3 Thlr. pr. 100 Pfd. Pfeffer und Piment wurden nur für das laufende Geschäft zu festen Preisen gekauft. Von Cassia vera kamen 365 Packen zum Abschluß. Corinthen und Smyrnaer Rosinen fanden nur bei Kleinigkeiten Nehmer. Gambier. Durch den Verkauf von 143 Packen, zu etwas ermäßigten Preisen, ist die erste Hand geräumt. Die angebrachten 50 Barrel Amerik. Terpentinöl wurden gleich nach Ankunft zu festen Preisen, 16 1/2 Thlr. pr. 100 Pfd., gekauft, weitere Abladungen auf hier sind bis jetzt nicht bekannt. Von westind. Wachs wurden 8/m. Pfd. gleich nach Ankunft begeben. Von wildem Cedernholz wurden von Manzanilla 600/m. Pfd. zugeführt, welche jedoch schon früher auf Lieferung verkauft waren. Von Mahagoniholz finden am 3. und 4. April Auctionen von großen Parthien, bestehend in Domingo und Cubaholz, alle Qualitäten enthaltend, Statt. Es wurden in dieser Woche noch 88 Blöcke und Crutches von Domingo angebracht, welche jedoch noch nicht an der Stadt sind. An Hörner wurde von Westindischen 2000 Stück und von Buenos Ayres 4400 St. zu 4 und 7 Thlr. per 100 St. verkauft. Von Rigaer und Windauer Leinsamen gingen ca. 250 Ton. aus dem Markt; zwei kleine Ladungen Windauer, welche im Holsteinischen Canal überwinterten, trafen soeben ein. Rigaer wird zu 11 1/4 à 11 1/2 Thlr., Windauer zu 10 3/4 à 11 Thlr. pr. Ton. notirt. Heeringe. Schottische gefragter, und fanden ca. 80 Tonnen zu etwas besseren Preisen, (7 1/3 Thlr. pr. Ton.) Nehmer. Der Umsatz von Theer bestand aus 75 Tonnen Stockholmer zu 7 Thlr. pr. Tonne und ist nun die erste Hand geräumt. Pottasche zu den erhöheten Forderungen ohne größere Umsätze. Thran ohne Abschlüsse von Belang. Lein- und Palmöl etwas höher bezahlt; letzteres geräumt. Von dem angebrachten Amerik. Schmalz wurden 25/m. Pfd. zu 12 1/4 à 12 1/2 Grt. pr. Pfd. verkauft. Weizen nur bei Kleinigkeiten und zu etwas billigeren Preisen abgegeben. Man würde zu weiterer Preiserniedrigung genöthigt sein, wenn man größere Parthien realisiren wollte. Roggen. Das Ausfuhrverbot von Getreide aus dem Schwarzen Meere machte, wie wir schon im letzten Berichte erwarteten, hier keinen Eindruck. Erst nach einer Preisherabsetzuug von 5 bis 7 1/2 Thlr. gelang es, ein paar Hundert Last umzusetzen. Gerste für den Platzbedarf gekauft und etwas williger zu haben. Hafer und Bohnen erhalten sich im Preise.

Die Notirungen pr. Last von 40 Scheffel sind heute: Weizen, Braunschw. 210 à 215 Thlr., Weser- 210 à 215 Thlr., Elb- und Dänisch. 190 à 200 Thlr.; Roggen, getr. Ostsee- 145 à 150 Thlr., Odessaer 147 à 152 Thlr., Sandroggen 150 à 152 Thlr.; Gerste, Oberländ. 117 à 122 1/2 Thlr., Nied. Winter- 100 à 105 Thlr., Sommer- 90 à 100 Thlr.; Hafer, Oberl. 65 à 70 Thlr., Niederl. Grütz- 70 à 74 Thlr., Futter-, 64 à 68 Thlr.; Bohnen, große und mittel 130 à 135 Thlr., kleine 135 à 140 Thlr.; Erbsen, gelbe, neue, 170 à 180 Thlr.; Amerik. Weizenmehl 7 à 7 1/2 Thlr., hiesiges 6 3/4 à 7 Thlr. pr. 100 Pfd.

Rio Janeiro, den 13. Febr. Die Verschiffungen nach dem Norden Europas sind im Vergleich zu früheren Jahren nur gering, da die hohen Preise für Caffee der Effectuirung von dort erhaltener Ordres hinderlich sind. Wir notiren: superior 4800 à 5000, good first 4600 à 4700, ord. first 4400 à 4500, good second 4200 à 4300 reis. Vorrath 120,000 Säcke.

— Bremen, 22. März. Wie wir so eben aus sicherster Quelle aus Newyork vernehmen, werden die Herren Meyer und Stucken ein Anlehen für eine amerikanische, im besten Flor befindliche Eisenbahn an den hiesigen Markt bringen, dessen Zinsen (à 6 pCt.) in Bremen zahlbar sein sollen.

Vermischte Notizen.

— Die griechische Handelsmarine besaß im Jahre 1813 615 Schiffe zu 153,580 Ton. und mit 17,526 Matrosen, Hydra allein hatte 120 große Fahrzeuge, jedes mit wenigstens 40 Matrosen, und auf ihnen mehr als 2,400 Kanonen. Im Jahre 1816 betrug die Zahl der Schiffe der Inseln Thraciens, Macedoniens und des gegenwärtigen unabhängigen Griechenlands 700, mit 18,000 Matrosen und 6,000 Kanonen. Im Jahre 1821 hatten die Schiffe derjenigen Theile Griechenlands, die jetzt das Königreich Griechenland ausmachen, einen Gehalt von 61,449 Ton.; aber während des Kriegs von 1821 bis 1830 war diese Marine so heruntergekommen, daß die noch vorhandenen Schiffe kaum einer Ausbesserung fähig waren, und es fehlten anfänglich die nöthigen Capitale zum Bau neuer Schiffe. Gleichwohl hatte man deren in einem Zeitraum von vi[…] Jahren 281 neue gebaut, und während, nach den statistischen Mittheilungen au[…] dem Archive des griechischen Marineministeriums, die griechische Marine im Jah[…] 1834 2891 Schiffe besaß, hat sich deren Zahl bis 1852 auf 4230 Schiffe […] 247,751 Tonnen erhöht, die sich auf 22 Häfen vertheilen, unter denen Sy[…] Spezzia, Galaxidi und Hydra (letztere Insel, welche im Jahre 1821 an Schiff[…] einen Gehalt von 27,492 Ton. besaß und den ersten Rang in der griechisch[…] Marine einnahm, hatte in Folge der außerordentlichsten Anstrengungen und Opf[…] während des Freiheitskampfes diesen Vorrang eingebüßt) die bedeutenderen sin[…] indem auf Syra 83,501, Spezzia 38,699, Galaxidi 28,950 und auf Hydra 19,1[…] Ton. kommen. Statt der 22 Häfen im Jahre 1852 besaß Griechenland im Jah[…] 1821 nur 14. Im Jahre 1853 sind übrigens allein in Syra 47 neue Schi[…] gebaut worden. Im Ganzen kann man die Zahl der griechischen Matrosen […] Königreich Griechenland zu vielleicht 50,000 annehmen, dagegen außerhalb desse[…] ben vielleicht 80,000 auf Schiffen von vielleicht 500,000 Ton. Und fragt m[…] nun, was die wirkliche Stärke dieser griechischen Marine ausmache, so ist […] weder die Menge, noch die Beschaffenheit der Schiffe, aus denen sie beste[…] vielmehr muß vor dem Jahre 1821, wo es begreiflicher Weise an einer bestimm[…] gesetzlichen Regelung und Handhabung der Handelsverhältnisse dort gänzl[…] fehlte, das, was den blühenden Zustand der griechischen Marine beding[…] neben der Einfachheit und dem strengen Ernste der griechischen Matrosen v[…] nehmlich nur die öffentliche Meinung und die Achtung, die man vor derselb[…] hatte, angesehen werden, und jener blühende Zustand der griechischen Mar[…] würde durch den hohen Grad von Eifer, Thätigkeit und Muth, so wie du[…] den Handelsgeist der griechischen Kauffahrer allein nicht haben herbeigefü[…] werden können. Auch nach dem Jahre 1830, als in Folge der Einführung ei[…] festen Regiments in Griechenland auch das System einer, wenn schon unvo[…] kommenen Handelsgesetzgebung die Verhältnisse des griechischen Handels zu or[…] nen begann, hat die griechische Handelsmarine nur vermöge der alten Tradit[…] nen, die fortwährend ihre Geltung und ihren Einfluß behielten, so wie geschehe[…] sich zu entwickeln vermocht. Daß dazu im Einzelnen auch die eigenthümlich[…] Gewohnheiten, sowie die Gesetze, unter deren Einflusse die griechische Handel[…] marine stand, nicht wenig beigetragen haben, ist natürlich. Ueber diese Gewoh[…] heiten und Gesetze reden wir vielleicht des Nächsten ein Mehreres.

— Madagascar. Wiedereröffnung der Häfen. Mauriti[…] den 2. Dec. Die Häfen von Madagascar, zu dem Königreiche der Hovas g[…] hörend, welche in Folge der engl. und franz. Expedition dahin für den Han[…] geschlossen waren, sind nunmehr wieder geöffnet, und zwar für Schiffe al[…] Nationen.

— Bank des Berliner Kassenvereins. Der eben erschien[…] Rechenschaftsbericht dieses Institutes, mit den Vorjahren verglichen, weist aus[…]

Discontirte oder gekaufte Wechsel	1850—51 Stück	1850—51 Thlr.	1852 Stück	1852 Thlr.	1853 Stück	1853 Thlr.
auf Berlin	6,337	4,258,947	7,417	5,351,367	6,799	6,128,[illegible]
auf verschied. preuß. Plätze	1,115	1,095,736	1,627	1,555,123	2,099	2,440,[illegible]
aufs Ausland	96	286,849	47	108,941	17	26,[illegible]
zusammen	7,548	5,641,532	9,091	7,015,431	8,915	8,595,[illegible]
Hiervon eingezogen oder verkauft	6,589	4,804,510	8,942	6,883,274	8,814	7,457,[illegible]
An Zinsen wurden gewonnen	pCt.		pCt.		pCt.	
auf Berlin	0,34	14,882	0,32	18,569	0,43	29,[illegible]
auf Preußische Plätze	0,43	4,695	0,41	7,066	0,47	12,[illegible]
Gewinn auf ausländ. Wechsel				1,277		
Im Lombardgeschäft			Posten.		Posten.	
wurden verwendet		7,407,030	1,407	9,437,560	891	4,974,[illegible]
desgl. gingen ein		6,745,280	1,327	9,007,780	919	5,321,[illegible]
desgl. war Zinsenertrag		13,423		29,541		36,[illegible]

	1850—51	1852	1853
Effecten wurden discontirt	500,658	124,110	24,[illegible]
an Zinsen gewonnen	5,413	1,677	
desgl. wurden realisirt	217,610	382,248	44,[illegible]
desgl. wurden kaufsweise umgesetzt	458,628	verkauft.	
desgl. wurden an Zinsen gewonnen	10,164	22,600	
Im Giro-Verkehr gingen ein	81,594,167	95,409,293	119,242,[illegible]
gingen aus	80,639,401	95,847,364	119,022,[illegible]
am 31. Dec. noch nicht creditirte Interimsscheine	589,628	652,207	544,[illegible]
Der Gesammtumsatz hat betragen	188,931,377	225,573,877	265,958,[illegible]
Durchschnittlicher Noten-Umlauf	941,290	968,849	977,[illegible]
höchster Betrag desselben	993,400 am 30. Juni	990,400 am 29. Sept.	995,[illegible] am 30. [illegible]
niedrigster Betrag desselben	870,000 am 27. Aug.	898,000 am 27. Febr.	944,[illegible] am 23. [illegible]
Gewinn	69,575	80,760	79,[illegible]
Verwaltungskosten und Abschreibungen	21,604	22,064	20,[illegible]
Reiner Ueberschuß	44,166	58,695	58,[illegible]
Tantieme	3,803	4,695	4,[illegible]
Reserve	—	2,000	2,[illegible]
Dividende, per Aktie von 1000 Thlr.	44 1/6	52	52[illegible]

Die Bilanz Ende December ergiebt:

Aktiva.		Passiva.	
Wechselbestände	1,375,896	Aktien-Capital	1,000,000
Lombardbestände	670,410	Noten-Ausgabe	1,000,000
discontirte Effecten	5,176	Creditoren im Giroverkehr	1,281,640
rückständige Zinsen	3,512	Zinsen und Unkosten	7,565
Giroconto	48,967	Unerhobene Dividenden	572
Kassenbestände	1,242,226	Reservefonds	4,100
Einrichtungskosten	4,503	Tantiemen	4,703
		Dividende pro 1853	52,100
Thlr.	3,350,690	Thlr.	3,350,690

Staatspapiere hat der Verein im abgelaufenen Jahre gar nicht angeschaff[…] und ist sein Credit daher durch die gegenwärtige Krise nicht berührt.

Herausgegeben unter Verantwortlichkeit von C. Schünemann's Verlagshandlung

Druck von C. Schünemann.